

Chemins de fer

Le ministre des Transports nous a dit ce que devraient être, à son avis, les transports au Canada; pourtant, il a permis au ministre responsable de la Commission du blé de faire des déclarations sur les transports. Si j'étais à la place du ministre des Transports et qu'un de mes collègues se permettait chose pareille, je lui casserais la figure.

Le ministre responsable de la Commission du blé a déclaré que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau devrait être révisé. Il a fait plus d'un discours sur l'accord du Pas. Par ailleurs, dans sa réponse au député de Lisgar (M. Murta), le ministre des Transports lui a dit de ne pas s'inquiéter, qu'on n'est pas en train de le réviser. J'aimerais savoir qui a raison à ce sujet, le ministre des Transports ou le ministre responsable de la Commission? Qui décide à ce sujet?

Au début de mes propos, j'ai dit que je ne croyais pas que le ministre des Transports pouvait compter sur l'appui et la collaboration de ses collègues du cabinet et du caucus. Il est pratiquement seul à soutenir la bataille des transports, une bataille que les Canadiens tentent de remporter depuis 90 ans. Un des collègues du ministre essaie même d'entraver les efforts non seulement du ministre mais de tous les Canadiens.

Un long passage du discours du trône de septembre dernier était consacré aux transports. On y disait ceci:

Les transports doivent devenir l'instrument d'un dessein national, et nous permettre d'atteindre d'amples objectifs sociaux et économiques.

Quel beau passage. Je n'aurais pu imaginer mieux moi-même. Voici la suite:

Le gouvernement ne croit pas que les principes sur lesquels reposent le système actuel des transports, ou ses méthodes de gestion et d'exploitation, répondent à nos aspirations nationales, présentes et futures.

Même le Nouveau Parti démocratique n'aurait pu mieux dire dans le discours du trône. Que s'est-il passé depuis? Les débuts ont été honnêtes, mais j'espère que le ministre apportera quelques amendements mineurs. Nous avons eu des engagements et des promesses du premier ministre (M. Trudeau) et du ministre des Transports ainsi que de leurs prédécesseurs, notamment du très honorable député de Prince-Albert (M. Diefenbaker), à l'époque où il était premier ministre. Il n'y a là presque rien de neuf. On nous en a rebattu les oreilles année après année.

Je suis persuadé que le ministre des Transports est sincère, et je regrette qu'il n'ait pu présenter ce bill plus tôt. Le texte en est très court, très simple mais nous l'avons attendu plus de 20 mois. Ce retard est dû, sans doute, aux objections des collègues du ministre au cabinet et au caucus. Le ministre a eu beaucoup de difficulté à les persuader de le laisser déposer cette mesure législative, fût-ce seulement pour honorer un engagement pris avant et après la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest.

Je m'engage à appuyer le ministre des Transports lorsqu'il s'agira du tarif du Pas du Nid-du-Corbeau. Quant à moi, je suis convaincu que le ministre chargé de la Commission canadienne du blé pourrait plus facilement faire modifier les dix commandements que ce tarif.

Je n'ai jamais cru les déclarations des compagnies ferroviaires au sujet de leurs déficits dans le transport des céréales. Elles n'ont jamais présenté de statistiques à l'appui. On ne nous a jamais dit ce qu'il en coûtait pour transporter un boisseau de céréales sur une distance donnée. Faut-il donc les croire sur parole? J'ai suffisamment de connaissances dans le domaine pour savoir que le prix unitaire du transport des grains a été réduit de moitié au cours des 10 ou 15 dernières années. Nous avons besoin de ce bill pour prouver que les chemins de fer ne perdent

pas d'argent à cause de la Convention du Pas du Nid-du-Corbeau, contrairement à ce qu'ils prétendent. C'est pourquoi les provinces de l'Ouest demandent ces renseignements, que la CCT les possède déjà ou pas.

J'aimerais parler un peu du colza et de ses dérivés. Je ne sais pas dans quelle mesure le fait de faire des révélations incitera le gouvernement à prendre une décision à ce sujet. On ne peut pas s'empêcher de se demander pourquoi il faut tant de temps pour régler la question du prix du transport du colza et de l'huile de colza.

• (2230)

Lorsqu'on a demandé au ministre des Transports pourquoi le cabinet n'avait pas pris de décision à ce propos, il a répondu: Otto Lang est le père de cette politique. Ce ne semble pas être une réussite. Le ministre responsable de la Commission canadienne du blé dit qu'il n'est pas certain que la question soit réglée cette année, même si elle est à l'étude depuis un an. D'après le ministre des Transports, Otto Lang est le père de cette politique et il ne peut pas se dérober facilement. Il a assumé des pouvoirs du ministre des Transports; il a fait des déclarations de principe et d'autres déclarations qu'il n'avait pas le droit de faire. Je ne peux que supposer qu'il le fait à l'insu du ministre des Transports; je me refuse à croire que ce dernier est d'accord avec ses propositions.

Une fabrique d'huile de colza a déjà été vendue, à cause du retard apporté à rendre une décision. Le ministre chargé de la Commission du blé dit qu'il n'est pas certain de pouvoir faire régler la question par le Cabinet avant la fin de l'année. Si le ministre des Transports est d'avis que le bill à l'étude pourrait l'aider en lui donnant plus de pouvoirs, je l'approuve entièrement. J'espère qu'une fois investi de ces pouvoirs, il se hâtera de réviser les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. J'estime également qu'on devrait sans retard prendre une décision concernant les taux de transport du colza. Nous voulons des renseignements non seulement sur les frais de transport des personnes et des marchandises, mais aussi sur les frais d'exploitation des lignes d'embranchement et de certaines parties des lignes principales, parce que nous ne croyons pas à l'authenticité des chiffres indiqués.

A mon avis, le ministre devrait inviter des spécialistes de l'extérieur, des provinces, à l'aider à examiner ces frais. J'aimerais qu'il demande à des experts étrangers d'étudier attentivement les frais que nos chemins de fer prétendent supporter. Je pense que certains frais se rapportent à un réseau amorti il y a 50 ans. Des chemins de fer construits en 1910 sont encore en usage aujourd'hui. J'aimerais connaître tous ces frais. Les provinces aussi. Le ministre des Transports aussi. J'espère que le ministre présentera quelques amendements au comité.

Nous allons examiner l'affaire rapidement, car les provinces sont prêtes à présenter leurs demandes, mais dans l'intervalle, j'ose croire que le gouvernement va contenir les hausses du tarif-marchandises, qui accroîtraient encore les injustices du système. Nous allons appuyer le bill, mais il est nettement insuffisant et nous espérons que le gouvernement ne tardera pas à prendre les mesures qui s'imposent.

[Français]

M. Adrien Lambert (Bellechasse): Madame le président, à la suite de l'accord de ce jour entre les leaders des différents partis représentés à la Chambre au sujet du bill C-48, je veux d'abord assurer la présidence et mes collè-